m²
SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 AÑO 2 - N°91
SABADO 28 DE OCTUBRE DE 2000

DISCUSION A DOS ORILLAS

Aunque oficialmente ya está definida la traza que parte de Punta Lara para el puente Buenos Aires-Colonia, la falta de aprobación parlamentaria da lugar a un debate abierto de quienes respaldan otras alternativas.

Ana D'angelo

El área metropolitana Buenos Aires-La Plata

m² Por P. C. Sonderéguer*

Hace unos días se difundió la noticia de una nueva postergación en el proceso de concesión de la terminal multipropósito del Puerto de La Plata, al no cumplir ninguna de las empresas presentadas con los requisitos exigidos. En la próxima licitación, nuevos pliegos intentarán resolver estas dificultades. Ahora bien: ¿es ésta una cuestión propia de la terminal proyectada o este episodio debe verse como uno más en la serie de dificultades seculares experimentadas por la ciudad bonaerense en su inserción territorial? En otros términos: las características de un escenario en fuerte proceso de transformación, ¿no son, al mismo tiempo, la oportunidad para iniciar la integración de un sistema portuario regional (Zárate-Buenos Aires-La Plata)? ¿Es caso viable hoy una política de desarrollo local que no contemple un análisis regional y una evaluación histórica del modo de conformación territorial del sistema Buenos Aires-La Plata?

Las vicisitudes del proyecto de expansión del Puerto y Zona Franca de La Plata forman parte de una cuestión territorial más amplia, que el crecimiento urbano y los nuevos escenarios económicos ponen en evidencia. Una construcción iniciada con la federalización de la ciudad de Buenos Aires y caracterizada por dos hechos mayores, de muy fuertes consecuencias en el largo plazo: la ruptura de la unidad de la Cuenca del Riachuelo (al ser tomado en 1880 el cauce del río como límite jurisdiccional, en una decisión que si bien resolvía la cuestión de la Capital, abandonaba el movimiento iniciado en 1852 con la constitución del Gran Partido de Barracas al Sur, hoy Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora, Adrogué) y la creación de un puerto competitivo con el de Buenos Aires. Una construcción directamente ligada a la coyuntura política de fines del siglo XIX, que distorsiona el territorio y disipa fuerzas en lugar de potenciarlas.

Un sistema urbano que hoy aparece desarticulado por una división jurídica contraria a la lógica emanada de su conformación natural, situación que favorece un desarrollo a muy distintas velocidades, permite la profundización de las desigualdades y, por esa vía, prepara una creciente insustentabilidad.

Así, una mirada sobre el sur metropolitano muestra la emergencia de una oportunidad histórica: la del desarrollo de las condiciones endógenas (naturales, culturales, económicas) de la Cuenca del Riachuelo-Matanza para conformar una pieza clave de la construcción territorial metropolitana, un dispositivo capaz de reconstruir la correspondencia entre los condicionantes naturales, históricos, jurídicos y económicoproductivos del área, incorporando dos elementos unificadores en la elaboración del proyecto: el manejo de los flujos de transporte (por agua, tierra y aire) y el control y saneamiento de la polución ambiental. Elementos insoslayables en la configuración de una estrategia de desarrollo sustentable a largo plazo.

Esto lleva a una identificación del sur metropolitano en su especificidad geográfica, económica e institucional, y establece prioridades de intervención: en el ámbito jurisdiccional, impulsando y fortaleciendo instituciones que desarrollen la especificidad de la Cuenca del Riachuelo-Matanza y las ventajas de su articulación con el sistema Buenos Aires-La Plata y en el reconocimiento del papel de los actores motorizadores del cambio territorial: empresas, instituciones del Estado, organizaciones intermedias.

** Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

EL DEBATE EN TORNO AL PUENT

Sueños y pe

m² Por Liliana Sánchez

Casi no hay divergenci a la interconexión del M centra en su traza más no hay acuerdo en la d en Punta Lara. Detrás proyectos aparece el in polo de atracción y des donde se ubique el con

Desde hace dos años está pendiente de aprobación por el Parlamento argentino el Tratado Internacional que daría curso a la construcción del puente Punta Lara-Colonia. Desde algunos sectores, públicos y privados, insisten con la necesidad de contar con esta unión vial fija sobre el Río de la Plata para ampliar la comunicación con el Mercosur y revitalizar actividades y servicios adicionales en la zona local de referencia. Mientras tanto, otras voces se alzan en contra por considerar inconveniente la traza seleccionada y provocar un daño ambiental irrecuperable.

El recorrido del puente cubriría 42 kilómetros, de costa a costa, con una cabecera en Punta Lara, paralela a la ex Ruta Provincial 19, y la otra en Punta de los Patos, 7 kilómetros al Este de Colonia de Sacramento, en Uruguay. El anteproyecto define la obra en sí como un complejo de viaductos y puentes. Contaría con un puente principal, que pasaría por encima del canal de navegación de entrada al puerto de Buenos Aires, y en este tramo los pilares o columnas alcanzarían la altura máxima de 65/68 metros, y un diámetro de 1,70 m. Se completaría con otros 4 puentes secundarios y un viaducto de enlace más cercanos a las costas con medidas inferiores. El costo total aproximado de la obra sería de 831 millones de dólares.

> **Entusiasmo:**
> ***Quienes se entusiasman con la traza Punta Lara-Colonia solo ven perspectivas optimistas, aunque reconozcan que un puente, por sí sólo, no genera movimiento.***

La posibilidad de conectarse con Uruguay a través de un puente genera, entre otras, la expectativa de incrementar el intercambio comercial y por eso resulta una propuesta muy atractiva para las comunidades de distintos lugares. Tanto es así que los productores del Delta reiteran las ventajas que ofrecería un puente entre éste y Colonia, y lo mismo ocurre en Entre Ríos con la alternativa entre Villa Paranacito y Nueva Palmira (Uruguay), absorbiendo el tráfico que ya hoy utiliza el complejo Zárate-Brazo Largo.

Sin embargo, los estudios de factibilidad técnica, financiera, legal, ambiental y económica, a cargo de la consultora internacional Louis Berger, luego de analizar 5 trazas posibles (entre las que se incluían 2 por el Delta), determinaron que la más apropiada es Punta Lara-Colonia. "Este es el puente que nosotros necesitamos para nuestras mercaderías de la zona sur del país, de las provincias patagónicas, y de la provincia de Buenos Aires, y queremos que tenga el mejor trazado y no tener que ir hasta el Norte", dice el Ing. Guillermo Peralta, subsecretario de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

Otro de los rubros estudiados por la consultora, que contó con apoyo crediticio y supervisión del Banco Mundial, fue el tráfico de pasajeros entre ambas orillas. Este creció en los últimos 20 años a un ritmo anual de 6 por ciento, entonces proyectan 14 mil viajes de pasajeros por día (3 mil vehículos entre ómnibus y autos) que utilizarán el puente durante el primer año de operación (estimado el 2003). Estos datos, sumados a la competencia que ofrecerá el sistema de transporte fluvial (ferry), fueron tomados para calcular la rentabilidad que tendría el puente, y también los valores de los peajes, que para el caso de un auto

Por P. C. Sonderéguer*

El área metropolitana Buenos Aires-La Plata

Hace unos días se difundió la noticia de una nueva postergación en el proceso de concesión de la terminal multipropósito del Puerto de La Plata, al no cumplir ninguna de las empresas presentadas con los requisitos exigidos. En la próxima licitación, nuevos pliegos intentarán resolver estas dificultades. Ahora bien: ¿es ésta una cuestión propia de la terminal proyectada o este episodio debe verse como uno más en la serie de dificultades seculares experimentadas por la ciudad bonaerense en su inserción territorial? En otros términos: las características de un escenario en fuerte proceso de transformación, ¿no son, al mismo tiempo, la oportunidad para iniciar la integración de un sistema portuario regional (Zárate-Buenos Aires-La Plata)? ¿Es caso viable hoy una política de desarrollo local que no contemple un análisis regional y una evaluación histórica del modo de conformación territorial del sistema Buenos Aires-La Plata?

Las vicisitudes del proyecto de expansión del Puerto y Zona Franca de La Plata forman parte de una cuestión territorial más amplia, que el crecimiento urbano y los nuevos escenarios económicos ponen en evidencia. Una construcción iniciada con la federalización de la ciudad de Buenos Aires y caracterizada por dos hechos mayores, de muy fuertes consecuencias en el largo plazo: la ruptura de la unidad de la Cuenca del Riachuelo (al ser tomado en 1880 el cauce del río como límite jurisdiccional, en una decisión que si bien resolvía la cuestión de la Capital, abandonaba el movimiento iniciado en 1852 con la constitución del Gran Partido de Barracas al Sur, hoy Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora, Adrogué) y la creación de un puerto competitivo con el de Buenos Aires. Una construcción directamente ligada a la coyuntura política de fines del siglo XIX, que distorsiona el territorio y disipa fuerzas en lugar de potenciarlas.

Un sistema urbano que hoy aparece desarticulado por una división jurídica contraria a la lógica emanada de su conformación natural, situación que favorece un desarrollo a muy distintas velocidades, permite la profundización de las desigualdades y, por esa vía, prepara una creciente insustentabilidad.

Así, una mirada sobre el sur metropolitano muestra la emergencia de una oportunidad histórica: la del desarrollo de las condiciones endógenas (naturales, culturales, económicas) de la Cuenca del Riachuelo-Matanza para conformar una pieza clave de la construcción territorial metropolitana, un dispositivo capaz de reconstruir la correspondencia entre los condicionantes naturales, históricos, jurídicos y económicoproductivos del área, incorporando dos elementos unificadores en la elaboración del proyecto: el manejo de los flujos de transporte (por agua, tierra y aire) y el control y saneamiento de la polución ambiental. Elementos insoslayables en la configuración de una estrategia de desarrollo sustentable a largo plazo.

Esto lleva a una identificación del sur metropolitano en su especificidad geográfica, económica e institucional, y establece prioridades de intervención: en el ámbito jurisdiccional, impulsando y fortaleciendo instituciones que desarrollen la especificidad de la Cuenca del Riachuelo-Matanza y las ventajas de su articulación con el sistema Buenos Aires-La Plata y en el reconocimiento del papel de los actores motorizadores del cambio territorial: empresas, instituciones del Estado, organizaciones intermedias.

** Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

EL DEBATE EN TORNO AL PUENTE BUENOS AIRES-COLONIA

Sueños y pesadillas

Por Liliana Sánchez

Casi no hay divergencias en torno a su aporte a la interconexión del Mercosur. El debate se centra en su traza más conveniente, ya que no hay acuerdo en la definida, con cabecera en Punta Lara. Detrás de los diferentes proyectos aparece el interés por generar un polo de atracción y desarrollo en el punto donde se ubique el comienzo del puente.

Desde hace dos años está pendiente de aprobación por el Parlamento argentino el Tratado Internacional que daría curso a la construcción del puente Punta Lara-Colonia. Desde algunos sectores, públicos y privados, insisten con la necesidad de contar con esta unión vial fija sobre el Río de la Plata para ampliar la comunicación con el Mercosur y revitalizar actividades y servicios adicionales en la zona local de referencia. Mientras tanto, otras voces se alzan en contra por considerar inconveniente la traza seleccionada y provocar un daño ambiental irrecuperable.

El recorrido del puente cubriría 42 kilómetros, de costa a costa, con una cabecera en Punta Lara, paralela a la ex Ruta Provincial 19, y la otra en Punta de los Patos, 7 kilómetros al Este de Colonia de Sacramento, en Uruguay. El anteproyecto define la obra en sí como un complejo de viaductos y puentes. Contaría con un puente principal, que pasaría por encima del canal de navegación de entrada al puerto de Buenos Aires, y en este tramo los pilares o columnas alcanzarían la altura máxima de 65/68 metros, y un diámetro de 1,70 m. Se completaría con otros 4 puentes secundarios y un viaducto de enlace más cercanos a las costas con medidas inferiores. El costo total aproximado de la obra sería de 831 millones de dólares.

> **Entusiasmo:** ***Quienes se entusiasman con la traza Punta Lara-Colonia solo ven perspectivas optimistas, aunque reconozcan que un puente, por sí sólo, no genera movimiento.***

La posibilidad de conectarse con Uruguay a través de un puente genera, entre otras, la expectativa de incrementar el intercambio comercial y por eso resulta una propuesta muy atractiva para las comunidades de distintos lugares. Tanto es así que los productores del Delta reiteran las ventajas que ofrecería un puente entre éste y Colonia, y lo mismo ocurre en Entre Ríos con la alternativa entre Villa Paranacito y Nueva Palmira (Uruguay), absorbiendo el tráfico que ya hoy utiliza el complejo Zárate-Brazo Largo.

Sin embargo, los estudios de factibilidad técnica, financiera, legal, ambiental y económica, a cargo de la consultora internacional Louis Berger, luego de analizar 5 trazas posibles (entre las que se incluían 2 por el Delta), determinaron que la más apropiada es Punta Lara-Colonia. "Este es el puente que nosotros necesitamos para nuestras mercaderías de la zona sur del país, de las provincias patagónicas, y de la provincia de Buenos Aires, y queremos que tenga el mejor trazado y no tener que ir hasta el Norte", dice el Ing. Guillermo Peralta, subsecretario de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

Otro de los rubros estudiados por la consultora, que contó con apoyo crediticio y supervisión del Banco Mundial, fue el tráfico de pasajeros entre ambas orillas. Este creció en los últimos 20 años a un ritmo anual de 6 por ciento, entonces proyectan 14 mil viajes de pasajeros por día (3 mil vehículos entre ómnibus y autos) que utilizarán el puente durante el primer año de operación (estimado el 2003). Estos datos, sumados a la competencia que ofrecerá el sistema de transporte fluvial (ferry), fueron tomados para calcular la rentabilidad que tendría el puente, y también los valores de los peajes, que para el caso de un auto sería de 60 pesos, y un camión de 5 ejes pagará 225 pesos.

Los resultados proyectados son positivos para el concesionario privado que eventualmente gane la licitación, y que tendrá a su cargo no sólo el diseño, construcción, operación y mantenimiento del puente sino también los accesos viales y los pasos fronterizos con todos los edificios e instalaciones de seguridad y auxilio que éstos demanden. El otro punto fuerte de atracción que tiene cualquier obra es la generación de puestos de trabajo, y que en este caso llegarían a 4 mil empleos directos durante la etapa de construcción. Y luego quedarían los que generen las actividades y servicios adicionales, como negocios para compras libres de impuestos (free shops), restaurantes o estaciones de servicio que se instalen en la zona.

Todo será mejor

Quienes se entusiasman con la traza del puente Punta Lara-Colonia, y trabajan para lograr su ejecución, sólo incluyen perspectivas optimistas en sus análisis, aunque reconozcan que un puente, por sí sólo, no genera movimiento. "Tengo que pensar a futuro y con la esperanza, la ilusión y la fuerza de que todo esto mejore; entonces, en la medida en que tengamos cada vez más intercambio dentro del país y con el resto del Mercosur, todo lo que mejore el transporte nos da una ventaja competitiva", asegura el Ing. Hector Michkin, asesor de la Comisión Binacional Puente Punta Lara-Colonia.

> **Recorrido:** ***El puente cubriría 42 kilómetros, de costa a costa, con una cabecera en Punta Lara y la otra en Punta de los Patos, 7 kilómetros al Este de Colonia.***

Los que aparecen como detractores del puente no se manifiestan en contra de su construcción sino que están en desacuerdo con la traza elegida. Consideran que otra ubicación geográfica potenciaría el desarrollo de otros centros urbanos internos, y sus zonas de influencia que hoy se encuentran deprimidas. Al mismo tiempo que descomprimiría la sobrecarga de actividades y tráfico ya existente en el Area Metropolitana, contribuyendo a una mayor descentralización y equilibrio regional. Así planteado, lo visualizan como el corredor "Buenos Aires, Autopista, Colonia".

Por otra parte, en la zona de Punta Lara se conserva la última muestra de lo que fue el ecosistema ribereño rioplatense; es una unidad biológica de 3 mil hectáreas, y que incluye las tierras costeras del Parque Pereyra Iraola. "El sitio concreto de la cabecera (del puente) es justamente la zona media de la unidad de conservación Punta Lara, con lo cual la partiría al medio y la subdividiría en 2 subunidades que no resultan funcionales. Si se hiciera (el puente) en ese lugar, no valdría la pena tener una reserva natural, puede ser un parque público o una plaza, y daríamos por extinguido el segundo ecosistema argentino, sería la estocada final", prevé un vocero de la Asociación Cooperadora de la Reserva Natural de Punta Lara.

Resulta curioso que ni siquiera se haya considerado la alternativa de desplazar el sitio de cabecera del puente 3 o 4 km al sur, hacia la ciudad de Ensenada (extremo de la Diagonal 74), con lo cual se evitaría cualquier daño a la Reserva Natural. Probablemente incidió el hecho de que al ubicar la cabecera en el Parque Pereyra Iraola, si bien se cercena otro pedacito al parque, por tratarse de tierras fiscales se ahorra toda erogación en concepto de indemnización o expropiación, que sí habría que pagar si fueran terrenos de un particular.

credito



■ Hito Punta Lara, sobre la costa del Río de la Plata. Referencia del lugar donde comenzará el puente.

EXPECTATIVA POR OTRAS ALTERNATIVAS

Desde la otra orilla

Por L. S.

En la costa de enfrente también hay posiciones encontradas sobre la conveniencia o no de que el puente involucre a la ciudad de Colonia, o se haga más al norte con la posibilidad de dinamizar otras zonas más deprimidas de Uruguay. Una de las propuestas que manejan con bastante expectativa es la llamada Paralelo 33 o Corredor Bioceánico, que uniría Chile con Brasil, a través de la Argentina y Uruguay.

Arrancaría por el lado oeste, en Valparaíso, sobre el Pacífico (Chile), y enlazando vialmente en la Argentina las ciudades de Mendoza, San Luis, Río Cuarto, utilizaría el puente Rosario-Victoria (ejecutado en un 50 por ciento), y el que une, sobre el río Uruguay, a Concepción del Uruguay (Entre Ríos) con Paysandú (Uruguay), para luego extender su recorrido por el norte de Uruguay, hasta llegar a Río Grande, sobre el Atlántico, en Brasil.

"Cada vez que se hizo un puente generó una expectativa, como que ése iba a ser un gran polo de desarrollo y fue una sucesión de frustraciones, pero sí una sumatoria de deuda externa", recuerda la Arq. Dora Alvarez Bolón, de Amigos de Preservación Ambiental, de Uruguay. Y además se pregunta por los gastos que genera la Comisión Binacional puente Punta Lara-Colonia. "Es la promotora del puente, una propuesta que está desactivada, y sin embargo está ocasionando gastos sin conocerse qué es lo que están haciendo. Tendrían que difundir los destinos específicos de las partidas de fondos asignados cada año y para qué", concluye Alvarez Bolón.

E BUENOS AIRES-COLONIA

esadillas

s en torno a su aporte ercosur. El debate se conveniente, ya que finida, con cabecera e los diferentes erés por generar un rrollo en el punto ienzo del puente.

sería de 60 pesos, y un camión de 5 ejes pagará 225 pesos.

Los resultados proyectados son positivos para el concesionario privado que eventualmente gane la licitación, y que tendrá a su cargo no sólo el diseño, construcción, operación y mantenimiento del puente sino también los accesos viales y los pasos fronterizos con todos los edificios e instalaciones de seguridad y auxilio que éstos demanden. El otro punto fuerte de atracción que tiene cualquier obra es la generación de puestos de trabajo, y qué en este caso llegarían a 4 mil empleos directos durante la etapa de construcción. Y luego quedarían los que generen las actividades y servicios adicionales, como negocios para compras libres de impuestos (free shops), restaurantes o estaciones de servicio que se instalen en la zona.

Todo será mejor

Quienes se entusiasman con la traza del puente Punta Lara-Colonia, y trabajan para lograr su ejecución, sólo incluyen perspectivas optimistas en sus análisis, aunque reconozcan que un puente, por sí sólo, no genera movimiento. "Tengo que pensar a futuro y con la esperanza, la ilusión y la fuerza de que todo esto mejore; entonces, en la medida en que tengamos cada vez más intercambio dentro del país y con el resto del Mercosur, todo lo que mejore el transporte nos da una ventaja competiva", asegura el Ing. Hector Michkin, asesor de la Comisión Binacional Puente Punta Lara-Colonia.

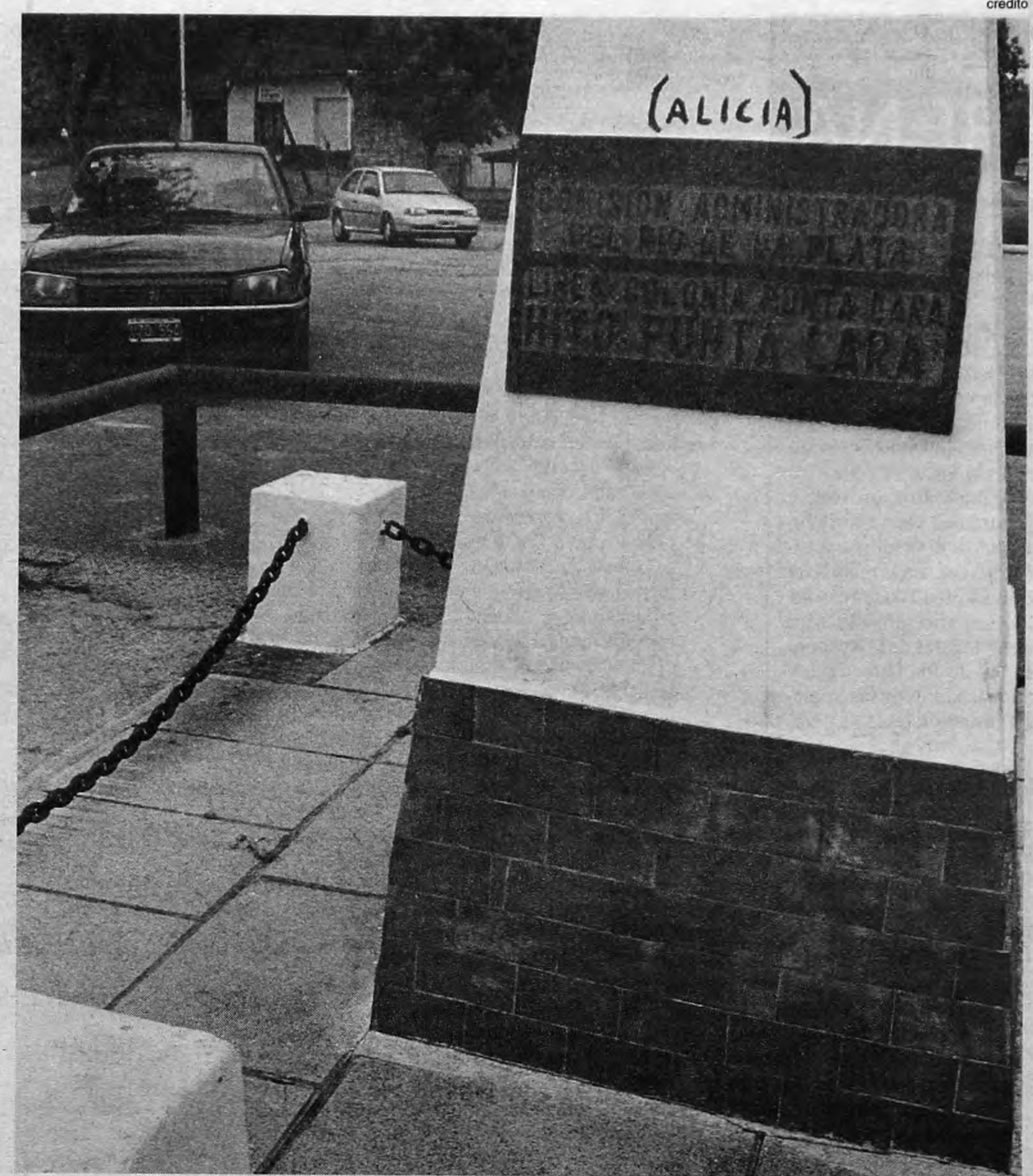
Recorrido: *El puente cubriría 42 kilómetros, de costa a costa, con una cabecera en Punta Lara y la otra en Punta de los Patos, 7 kilómetros al Este de Colonia.*

Los que aparecen como detractores del puente no se manifiestan en contra de su construcción sino que están en desacuerdo con la traza elegida. Consideran que otra ubicación geográfica potenciaría el desarrollo de otros centros urbanos internos, y sus zonas de influencia que hoy se encuentran deprimidas. Al mismo tiempo que descomprimiría la sobrecarga de actividades y tráfico ya existente en el Area Metropolitana, contribuyendo a una mayor descentralización y equilibrio regional. Así planteado, lo visualizan como el corredor "Buenos Aires, Autopista, Colonia".

Por otra parte, en la zona de Punta Lara se conserva la última muestra de lo que fue el ecosistema ribereño rioplatense; es una unidad biológica de 3 mil hectáreas, y que incluye las tierras costeras del Parque Pereyra Iraola. "El sitio concreto de la cabecera (del puente) es justamente la zona media de la unidad de conservación Punta Lara, con lo cual la partiría al medio y la subdividiría en 2 subunidades que no resultan funcionales. Si se hiciera (el puente) en ese lugar, no valdría la pena tener una reserva natural, puede ser un parque público o una plaza, y daríamos por extinguido el segundo ecosistema argentino, sería la estocada final", prevé un vocero de la Asociación Cooperadora de la Reserva Natural de Punta Lara.

Resulta curioso que ni siquiera se haya considerado la alternativa de desplazar el sitio de cabecera del puente 3 o 4 km al sur, hacia la ciudad de Ensenada (extremo de la Diagonal 74), con lo cual se evitaría cualquier daño a la Reserva Natural. Probablemente incidió el hecho de que al ubicar la cabecera en el Parque Pereyra Iraola, si bien se cercena otro pedacito al parque, por tratarse de tierras fiscales se ahorra toda erogación en concepto de indemnización o expropiación, que sí habría que pagar si fueran terrenos de un particular.

credito



■ Hito Punta Lara, sobre la costa del Río de la Plata. Referencia del lugar donde comenzará el puente.

EXPECTATIVA POR OTRAS ALTERNATIVAS

Desde la otra orilla

m² Por L. S.

En la costa de enfrente también hay posiciones encontradas sobre la conveniencia o no de que el puente involucre a la ciudad de Colonia, o se haga más al norte con la posibilidad de dinamizar otras zonas más deprimidas de Uruguay. Una de las propuestas que manejan con bastante expectativa es la llamada Paralelo 33 o Corredor Bioceánico, que uniría Chile con Brasil, a través de la Argentina y Uruguay.

Arrancaría por el lado oeste, en Valparaíso, sobre el Pacífico (Chile), y enlazando vialmente en la Argentina las ciudades de Mendoza, San Luis, Río Cuarto, utilizaría el puente Rosario-Victoria (ejecutado en un 50 por ciento), y el que une, sobre el río Uruguay, a Concepción del Uruguay (Entre Ríos) con Paysandú (Uruguay), para luego extender su recorrido por el norte de Uruguay, hasta llegar a Río Grande, sobre el Atlántico, en Brasil.

"Cada vez que se hizo un puente generó una expectativa, como que ése iba a ser un gran polo de desarrollo y fue una sucesión de frustraciones, pero sí una sumatoria de deuda externa", recuerda la Arq. Dora Alvarez Bolón, de Amigos de Preservación Ambiental, de Uruguay. Y además se pregunta por los gastos que genera la Comisión Binacional puente Punta Lara-Colonia. "Es la promotora del puente, una propuesta que está desactivada, y sin embargo está ocasionando gastos sin conocerse qué es lo que están haciendo. Tendrían que difundir los destinos específicos de las partidas de fondos asignados cada año y para qué", concluye Alvarez Bolón.

CAL Y ARENA

Seminarios

Professional Success realizará el martes 7 de noviembre, de 8.30 a 14, dentro de programa de actividades previstas para el corriente año, un seminario referido a la Administración de Consorcios. Este evento cuenta con la dirección académica del Dr. Ricardo Sabor, quien expondrá junto a los Dres. Leopoldo Gurovich e Iván Lorenzo, y está dirigido a abogados, contadores y administradores. En la misma fecha, de 14.30 a 20, se realizará el seminario referido a los aspectos legales de la Responsabilidad de los Directores y Administradores en las Sociedades Comerciales.

Publicación

Con una tirada de 12 mil ejemplares, de distribución gratuita entre los matriculados, ya está en circulación el número dos de la revista *Desde La Curutchet*, editada por el Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires. Como nota de tapa, *Desde La Curutchet* presenta un homenaje al ingeniero Eladio Dieste, fallecido recientemente, quien fuera en vida uno de los maestros de la arquitectura latinoamericana. En la sección dedicada a difundir las obras patrimoniales de la provincia, la revista ofrece una aproximación al edificio Terraza Palace, de Antonio Bonet Castellana, un exponente del movimiento moderno y sus adecuaciones locales.

Diseño

La cadena Easy adaptó su marca, como parte del programa de ampliación de su sistema de identidad. El trabajo, encomendado a Fontanadiseño, comprende la adecuación de los elementos que la distinguen, en el contexto de la política de expansión hacia el interior del país que ha encarado la empresa.

Los cambios podrán observarse en las dos tiendas piloto a inaugurarse en Neuquén y Córdoba a fin de año.

El rostro cruel

m² Por la Cepal *


AFP

Extracto del documento "De la urbanización acelerada a la consolidación de los asentamientos humanos en América latina y el Caribe: el espacio regional", presentado por la Cepal en la Reunión Regional Preparatoria para Hábitat, en Santiago.

América latina y el Caribe es la región en desarrollo más urbanizada del mundo: 380 millones de personas viven en las ciudades y 127 millones en las zonas rurales y su nivel de urbanización llegó a un 75 por ciento en el 2000. Las ciudades tienen hoy enormes rezagos de infraestructura, institucionalidad y base productiva, además de una aguda desigualdad en la distribución de los bienes y servicios entre sus residentes. La "urbanización de la pobreza" es un fenómeno propio de la región, ya que en Asia y Africa la mayoría de los pobres aún vive en el campo.

Entre los principales desafíos para mejorar la calidad ambiental de las urbes están la ampliación del acceso al agua potable y el saneamiento de los sectores de menos recursos, la superación de la contaminación ambiental y la congestión en las ciudades y la reducción de la vulnerabilidad de los asentamientos frente a los desastres naturales.

En el año 2000, América latina y el Caribe tiene 49 ciudades con más de un millón de habitantes. Algunas de sus metrópolis de mayor tamaño (5 o más millones) se consideran hoy "ciudades globales", por su dimensión demográfica e importancia económica. Se ha acentuado la tendencia de estas grandes urbes a vertebrar un territorio cada vez más extendido, integrando social y económicamente a otros núcleos urbanos extendidos.

Las ciudades intermedias (entre 50.000 y un millón de habitantes) mantuvieron un dinamismo demográfico sobresaliente. Si se las compara con las ciudades grandes, presentan en muchos casos mayor potencial para un desarrollo urbano sostenible.

En el decenio de 1990 se consolidó la tendencia a la desaceleración del ritmo de crecimiento de la población urbana, al bajar su crecimiento vegetativo debido a la transición demográfica que se vive y al reducirse la migración desde el campo. La ocupación de los espacios interiores y menos densamente poblados, como las cuencas del Amazonas y del Orinoco, siguió un curso a veces agresivo en los últimos años, incentivada por el atractivo de sus recursos naturales renovables y no renovables. Esos desplazamientos de personas han carecido con frecuencia de mecanismos de control y han provocado severos daños en los ecosistemas y en las poblaciones originarias.

Otro cambio se refiere a la migración del campo a la ciudad, que ya no es la forma predominante de desplazamiento poblacional. Ahora prima la interurbana: entre los distintos estados, entre ciudades, a otros países. Situaciones de violencia, como las que sufre Colombia o la que afectó a Guatemala, generan un desplazamiento de grandes masas de población rural o semirrural. En Colombia, cifras no oficiales estiman en alrededor de un millón a los desplazados.

Una característica negativa de las actuales ciudades de América latina y el Caribe es la segregación. Los grupos de altos ingresos se aíslan en barrios autosuficientes dotados de costosas viviendas, servicios y lugares de trabajo. A su vez, los hogares pobres ocupan zonas alejadas o áreas de riesgo con alojamientos precarios y serias carencias de equipamiento.

Allí, las desmedradas condiciones materiales de vida se agravan debido a las insuficiencias de los servicios sociales ofrecidos por municipios desfinanciados. Se han debilitado los mecanismos tradicionales de integración como la enseñanza pública, los sistemas de salud pública o, incluso, los lugares centrales de recreación y cultura.

La informalidad habitacional ha aumentado en algunas ciudades sudamericanas. En Lima, más del 40 por ciento vive ahora en asentamientos ilegales; en Quito es el 50 por ciento. En Venezuela, el 48 por ciento de la superficie construida en Maracaibo corresponde a inmuebles asentados ilegalmente. En Río de Janeiro y Belo Horizonte, la población "favelada" es del 20 por ciento, en San Pablo, del 22 por ciento y en Recife, del 46 por ciento. La propiedad de la vivienda en el Caribe, en cambio, es alta: entre el 60 y 80 por ciento.

A partir de los cambios estructurales operados en la región, han surgido o se han acentuado nuevos rasgos en las políticas de vivienda, con mayor participación del sector privado. Ahora el sistema de financiamiento se basa en tres pilares: subsidio estatal, ahorro previo y crédito hipotecario. Chile, Colombia y Costa Rica son ejemplos exitosos de políticas de viviendas sociales basadas en subsidios a la demanda y orientadas al mercado.

El componente de ahorro previo está mejor valorado y se espera rebajar las cuotas de morosidad, que aún son preocupantes en algunos países. El crédito hipotecario se otorga ahora preferentemente en condiciones de mercado. Sin embargo, los países encuentran dos dificultades para su operación: la escasez de fondos de mediano y largo plazo, y el insuficiente desarrollo del mercado financiero.

Por otro lado, los programas se orientan de manera casi exclusiva a la adquisición de viviendas nuevas, sin incorporar alternativas como el mejoramiento de las antiguas. Esto resulta inadecuado tanto para los países menos urbanizados, donde el déficit cualitativo suele ser mayoritario, como para aquellos en donde se construyeron masivamente viviendas durante las décadas pasadas, las que ahora entran en obsolescencia o deterioros que requieren programas de mantención.

** Comisión Económica para América latina.*